

Pieter Bruegel, Thomas Mann, Conrad Ferdinand Meyer: historische Hafenformen im Spiegel von bildender Kunst und Literatur

Weidinger, Ulrich

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Weidinger, U. (2002). Pieter Bruegel, Thomas Mann, Conrad Ferdinand Meyer: historische Hafenformen im Spiegel von bildender Kunst und Literatur. *Deutsches Schiffsarchiv*, 25, 449-469. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-54133-4>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

► ULRICH WEIDINGER

Pieter Bruegel, Thomas Mann, Conrad Ferdinand Meyer

Historische Hafenformen im Spiegel von bildender Kunst und Literatur

Der Quellenwert des sog. Seestücks – der malerischen Darstellung von Schiff, Meer und Küste also – für die see- und schiffahrtsgeschichtliche Forschung steht außer Frage. Auch wenn Schiffe, Meer und Küste zweifelsohne schon immer beliebte Bildmotive abgaben, so hat die See- und Marinemalerei sich doch erst gegen Ende des 16. Jahrhunderts in den Niederlanden als eigenständige Gattung der Landschaftsmalerei etabliert. Daß das Seestück sich ausgerechnet in den Niederlanden von der herkömmlichen Landschaftsmalerei emanzipierte und zum autonomen Zweig des Kunstbetriebs entwickelte, war gewiß kein Zufall, trat das Meer den Niederländern, die sich damals zudem auf dem Weg zur führenden europäischen Seemacht befanden, doch seit jeher als schicksalbestimmende Macht entgegen. Ihren Höhepunkt erreichte die niederländische Marinemalerei im Verlauf des 17. Jahrhunderts, als Künstler wie Jan Porcellis (1584–1632), Simon de Vlieger (1600–1653), Willem van de Velde der Ältere (1611–1693), Willem van de Velde der Jüngere (1663–1707) und nicht zuletzt der deutschstämmige, in Amsterdam wirkende und zu Ruhm gelangte Ludolf Backhuysen (1631–1708)¹ das maritime Stimmungsbild zu höchster Vollendung führten.² Zu den besonders beliebten Bildmotiven zählten dabei dramatische Seestürme mit einer aufgewühlten hohen See, dunkel-dräuenden Wolken und in Not geratenen Schiffen.³

Als selbständiges Thema der Tafelmalerei taucht das Motiv des Schiffes im Sturm bereits bei Pieter Bruegel dem Älteren (1525/30–1569), dem wohl bedeutendsten und einflußreichsten niederländischen Maler des 16. Jahrhunderts, auf. Man hat sein Gemälde »Der Seesturm« (1568) als das erste und grandioseste Seestück in der Geschichte der Marinemalerei bezeichnet⁴, und dasselbe Motiv – in Seenot geratene Schiffe – hat Bruegel auch noch bei anderer Gelegenheit – so etwa in dem Ölgemälde »Der düstere Tag« (1565) sowie in seiner allegorischen Zeichnung »Spes« (1559)⁵ – künstlerisch gestaltet, wie überhaupt maritime Motive einen festen Bestandteil im Œuvre dieses großen niederländischen Malers ausmachen. Hingewiesen sei hier nur auf das äußerst symbolträchtige Bild »Landschaft mit Sturz des Icarus« (um 1558), in dem sich der Himmelssturz des hybriden Dädalussohnes vor der Kulisse einer stimmungsvollen, mit Kriegs-, Handelsschiffen und Küstenseglern ausgestatteten Meeres- und Küstenlandschaft – der Meerenge von Messina – vollzieht.⁶ Bruegel hat auf dem viermastigen Kriegsschiff portugiesischer Bauart, das den rechten Bildvordergrund beherrscht, die das Landemanöver begleitenden Vorrichtungen und Arbeitsvorgänge präzise und bis ins kleinste Detail genau wiedergegeben und gibt damit zu erkennen, wie absolut vertraut er mit der Technik und den nautischen Anforderungen der Segelschifffahrt war.⁷ Trotz des unverkennbaren Bezuges zur Schifffahrt und zu



Abb. 1 Pieter Bruegel d.Ä.: Der Seesturm (1568). Aus: R.-M. und R. Hagen: Bruegel. Sämtliche Gemälde. Köln (u.a.) 1999, S. 88. (Original im Kunsthistorischen Museum Wien)

der ihm aus eigener Anschauung wohl vertrauten maritimen Welt in vielen seiner Werke zählt Pieter Bruegel d.Ä. jedoch noch nicht zu den typischen Repräsentanten der Marinemalerei. Das maritime Geschehen hat sich bei ihm – von Ausnahmen wie der »Der Seesturm« abgesehen – noch nicht zu selbständigen, für sich allein stehenden Bildmotiven verdichtet, sondern gibt in aller Regel – wie etwa beispielhaft beim »Sturz des Icarus« – den Kontext bzw. Hintergrund für andere, davon völlig losgelöste Motive ab. Der Enzyklopädist Bruegel malte noch keine Seestücke im eigentlichen Sinn, bei seiner Themenwahl standen biblische Motive, Sage und Mythologie sowie insbesondere das reichhaltige volkstümliche Brauchtum seiner flandrischen Heimat im Vordergrund, weshalb sich in der kunstgeschichtlichen Literatur auch die Bezeichnung »Bauern-Bruegel« für ihn eingebürgert hat. Mit anderen Worten: Bruegels Malerei liegt im großen und ganzen auch dort, wo die maritimen Bezüge einen ganz wesentlichen Bestandteil des Bildes ausmachen, noch nicht das Bewußtsein und die Absicht zugrunde, primär die See und die Welt der Nautik zu malen.⁸

Zu den maritimen Motiven in Bruegels Werk zählen nicht zuletzt auch die Häfen. Bekannt ist etwa das frühe Ölgemälde »Blick auf Neapel« (um 1558), auf dem der kreisförmig angelegte Hafen der süditalienischen Metropole die beeindruckende Kulisse für eine im Vordergrund to-



Abb. 2 Pieter Bruegel d.Ä.: Landschaft mit Sturz des Icarus (um 1558). Aus: R.-M. und R. Hagen: Bruegel. Sämtliche Gemälde. Köln (u.a.) 1999, S. 61. (Original in den Musées royaux des Beaux-Arts de Belgique, Brüssel)

bende Seeschlacht abgibt und das einen guten Eindruck davon vermittelt, wie sehr die Häfen jener Zeit zugleich immer auch imposante Befestigungsanlagen darstellten.⁹ Auch sonst hat Bruegel zur Bereicherung seiner Bildkomposition hin und wieder das Hafenmotiv aufgegriffen – so etwa in dem bereits angesprochenen »Sturz des Icarus«, wo auf dem linken Bildhintergrund ein durch eine weit vorragende Landzunge bestens geschützter Hafen zu erkennen ist, oder in dem Gemälde »Landschaft mit Segelbooten und einer brennenden Stadt« (um 1552/53).¹⁰ Besonders eindrucksvoll ist ihm dies in seinem bekannten Gemälde »Der Turmbau zu Babel« gelungen, das – *ein grosses Stück, ... voll mit schönen Einzelheiten*, wie schon Bruegels erster Biograph Carel van Mander 1604 zu Recht anmerkte¹¹ – einen großartig in Szene gesetzten Hafenprospekt enthält, worauf die kunsthistorische Forschung zu Recht immer wieder hingewiesen hat.¹² Was dem Hafenprospekt auf dem »Turmbau zu Babel« darüberhinaus einen besonderen Reiz verleiht, bisher offensichtlich jedoch weitgehend unbeachtet blieb, ist der Umstand, daß hier zwei unterschiedliche Stufen der Hafenentwicklung nebeneinander zur Darstellung gelangten und so den unmittelbaren Vergleich geradezu herausfordern.

Sehen wir uns die *bewegende Hafenszenerie*¹³ auf Bruegels »Turmbau zu Babel«, dem Sinnbild der Eitelkeit und Sinnlosigkeit allen menschlichen Tuns¹⁴, daraufhin einmal genauer an.¹⁵ Unmittelbar zu Füßen des noch in Bau befindlichen, himmelwärts strebenden Kolosses, dort wo natürliches Felsgestein den Grundstock für die weiteren Aufbauten des Turmes abgibt, befindet



Abb. 3 Pieter Bruegel d.Ä.: Blick auf Neapel (um 1558). Aus: R.-M. und R. Hagen: Bruegel. Sämtliche Gemälde. Köln (u.a.) 1999, S. 89. (Original in der Doria Pamphili Galerie, Rom)

sich, den rechten Vordergrund des Bildes eindeutig beherrschend, eine von Schiffen und Menschen gleichermaßen belebte Kaianlage, die die Rundung des Turmes durch einen Knick in der Wasserkante grob nachbildet. Auch wenn diese Hafenanlage ohne Zweifel unmittelbar auf den alttestamentarischen Turmbau bezogen ist, so gleicht sie auf den ersten Blick doch weitgehend dem typischen Erscheinungsbild frühneuzeitlicher Uferhäfen: Das zwischen Wasserkante und rückwärtigem Felsen eingezwängte, vergleichsweise schmale Wirtschaftsufer diente als Lager- und Arbeitsfläche, hier konnten die per Schiff angelandeten Waren vorübergehend gelagert sowie an- und abtransportiert werden. Wir erkennen, über die ganze Kaianlage verteilt, insbesondere die für die Errichtung eines derart riesigen Bauwerks benötigten Steinmassen (roter Ziegelstein und weiß-gräulicher Sandstein) sowie die zur Anfertigung der Baugerüste verwendeten Hölzer in Form von Stangen, Brettern und Bohlen. Auch kleine Holzhütten und Schuppen, vermutlich zum Zweck der zwischenzeitlichen Lagerung angelandeter Güter, möglicherweise aber auch als Aufenthaltsraum für das hier tätige Personal¹⁶, befinden sich auf dem Wirtschaftsufer. Hafenarbeiter bewegen sich, den unterschiedlichsten Tätigkeiten nachgehend, amesengleich im Schatten des riesenhaften Turms zwischen den aufgestapelten Waren und den Lagerschuppen. An der ein gutes Stück in tieferes Wasser vorspringenden Kaimauer hat, mit dem Bug voraus, eine ganze Armada von Lastkähnen und kleineren Frachtseglern angelegt, vor allem im oberen Bereich der Hafenanlage hat sich ein schier unentwirrbares Knäuel dicht an dicht liegender Fahrzeuge gebildet. Typisch für die damalige Hafensituation ist auch, daß die größeren zwei- und dreimastigen Hochseeschiffe nicht direkt an der Uferkaje festgemacht haben, sondern in einiger Entfernung von dieser offensichtlich auf Reede ankern, weil sie die Kaimauer wegen ihres Tiefgangs und der niedrigen Wasserverhältnisse wohl nicht ansteuern konnten – eine gerade in den flachen Hafengewässern der südlichen Nordseeküste damals weit

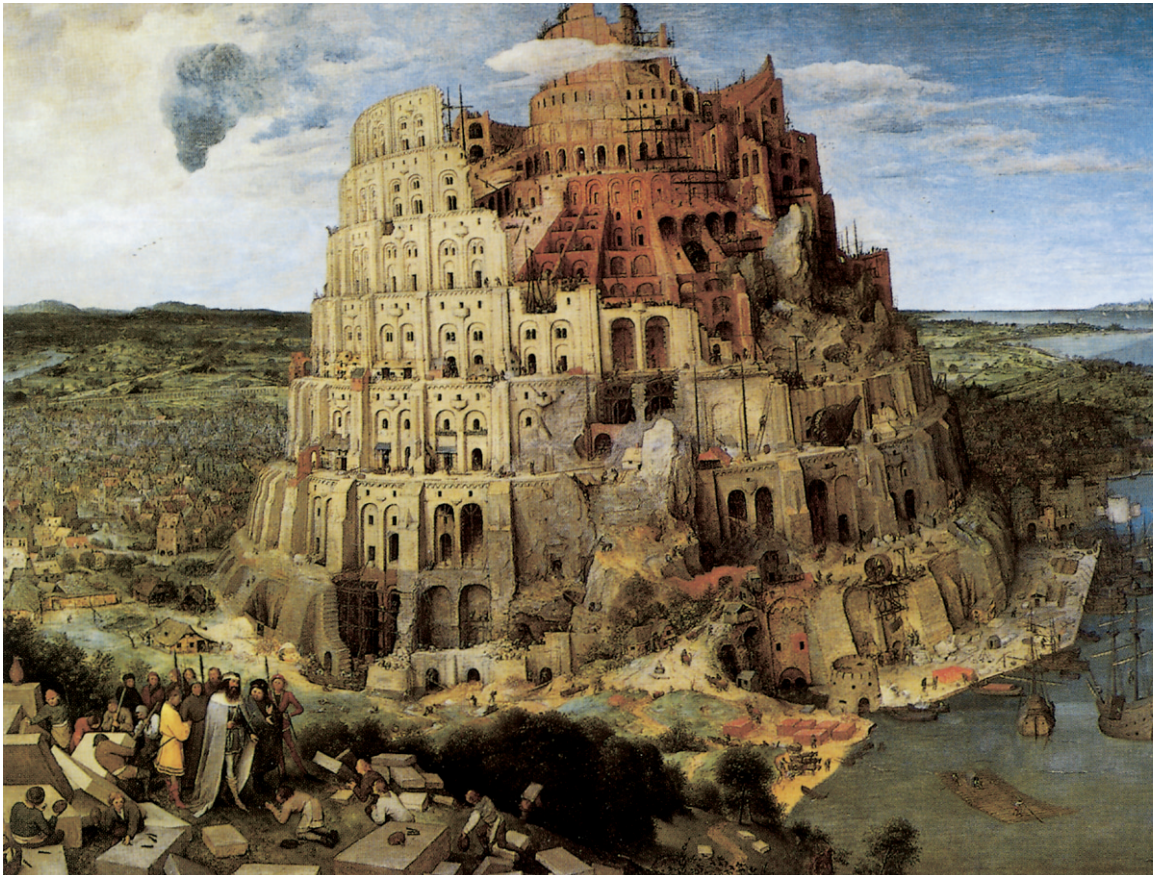


Abb. 4 Pieter Bruegel d.Ä.: Der Turmbau zu Babel (1563). Aus: R.-M. und R. Hagen: Bruegel. Sämtliche Gemälde. Köln (u.a.) 1999, S.17. (Original im Kunsthistorischen Museum Wien)

verbreitete Lande- und Umschlagpraxis.¹⁷ Äußerst aufschlußreich ist auch ein auf das nahe Hafenufer sich zubewegendes Floß, weil es deutlich macht, auf welche Weise das für den Turmbau benötigte Holz seinen Bestimmungsort erreichte.

Wie absolut vertraut Bruegel mit den Gepflogenheiten des damaligen Hafenbetriebs war, zeigt sich nicht zuletzt bei seiner Darstellung des Güterumschlags und der dabei benutzten technischen Hilfsmittel. Mitte des 16. Jahrhunderts waren zumindest die größeren See- und Flußhäfen zumeist mit einem Schwerlastkran ausgestattet, und tatsächlich ist auch auf Bruegels Hafenprospekt am unteren Ende der Kaianlage ein solcher tretradbetriebener Hafenkran zu erkennen. Genau derselbe Krantyp taucht auch, diesmal als Baukran, auf dem zweiten Stockwerk des in Bau befindlichen Turms auf¹⁸, und damit bringt Bruegel – vermutlich unbewußt, aber in der Sache vollkommen richtig – die Entstehungsgeschichte dieser Hafenkräne gleichsam male- risch auf den Punkt: Die Tretradkräne waren schon lange, bevor sie erstmals auf den Hafenkajen gesichtet wurden, als Baukräne im Einsatz, wo sie insbesondere beim Kirchenbau Anwendung fanden. Seit der Mitte des 13. Jahrhunderts läßt sich im niederländisch-flandrischen Raum das Vordringen der Baukräne im Hafenbereich verfolgen – an Bruegels langjähriger Wirkungs- stätte Antwerpen liegt der früheste Beleg zum Jahr 1263 vor¹⁹ –, wobei Konstruktions- und Funktionsweise im wesentlichen beibehalten wurden. Als neues Element kam lediglich der

Drehmechanismus hinzu, um die Lasten vom Schiff auf die Kaje und vice versa heben zu können.²⁰ Der bei Bruegel dargestellte Bau- und Hafenkran gleicht weitgehend der bekannten Abbildung des Brügger Hafenkrans auf einem Altarbild Hans Memlings (um 1433–1494). Offensichtlich handelte es sich hier um den speziell in Flandern weit verbreiteten Typ des sog. Bockkrans, bei dem die beiden Treträder in offener Holzbauweise außen am Kranhaus angebracht waren und bei dem sich immer nur das ganze Krangebäude um eine senkrechte, im Boden befestigte Achse drehen ließ.²¹ Deutlich sind bei Bruegels beiden Kränen die in den Laufträgern ihren Dienst versiehenden Kranknechte zu erkennen, die ihr ganzes Körpergewicht als Gegengewicht zur Hebelast einsetzen. Und in unmittelbarer Nähe des Hafenkrans lagern – auch hierin mit Memlings Abbildung des Brügger Hafenkrans übereinstimmend – unzählige Holzfässer – ein unverkennbarer Hinweis auf das Hauptumschlagsgut dieser Hafenkräne.

Der für den Umschlag besonders schwerer Lasten benötigte Tretradkran war – ganz in Entsprechung zur Realität des spätmittelalterlich-frühneuzeitlichen Hafenbetriebs – indes nicht das einzige Hebezeug auf Bruegels Hafenansicht. Im unteren Bereich der Hafenkaje sehen wir einen jener einfachen Hebelkräne, die lediglich aus einem senkrecht stehenden Mast und einem kipp- und schwenkbaren Querbalken bestanden und die nach der Kippbewegung ihres zweiarmligen Hebels im allgemeinen als »Wippen« bezeichnet wurden. Diese Wippen ließen sich von zwei oder drei Männern relativ leicht bedienen, doch war ihre Hebeleistung von maximal 300–400 kg wesentlich bescheidener als diejenige der Schwerlastkräne (1,5–2 t).²² Direkt hinter der Wippe befindet sich ein dreifüßiges, pyramidenförmiges Holzgestell, das als Aufhängevorrichtung für eine kleine gleicharmige Schalenwaage fungierte. Derartige auch als »Triangel« bezeichnete Waagen wurden insbesondere dann auf den Hafenkajen aufgestellt, wenn das eigentliche Waagegebäude – die Stadtwaage – seinen Standort außerhalb des unmittelbaren Hafenbereichs hatte; zumindest weniger schwere Waren konnten so direkt an Ort und Stelle gewogen werden.²³ Der in vielen frühneuzeitlichen Häfen anzutreffenden Einheit von Kran und Waage²⁴ entsprach hier also eine Funktionseinheit von Wippe und transportabler kleiner Handwaage.

Neben dem Schwerlastkran und der Wippe gab es in den meisten Häfen jener Zeit noch einen dritten Krantyp: die unter dem Dachfirst der hafennahen Kaufmannshäuser und Speicher angebrachten Giebelwinden, mit deren Hilfe sich die Handelswaren direkt in die unter der Dachschräge eingezogenen Lagerböden hieven ließen.²⁵ Bruegel hat auch diesen Krantyp, wenngleich in abgewandelter, auf den Turmbau bezogener Funktion, auf seinem Hafenprospekt dargestellt. Auf dem ersten Turmstockwerk sind an dessen äußerster Kante, zum Teil durch Holzgestelle zusätzlich abgestützt, zwei Hebewerke zum Hochhieven der schweren Steinblöcke installiert. Während das eine Hebezeug durch einen Tretradmechanismus betrieben wird und daher hinsichtlich seiner Konstruktionsweise dem Typ des Schwerlastkrans ähnelt, von dem es sich nur durch den fehlenden Ausleger unterscheidet, handelt es sich bei dem zweiten Hebezeug um eine typische Hebewinde. Diese setzt sich aus einem waagrecht liegenden Wellenbaum, zwei Speichenrädern samt Seilgabeln sowie einem galgenähnlichen Holzgerüst zusammen, über dessen zwei Umlenkrollen das Lastseil zur tiefer liegenden Kaianlage hinabgeleitet wird. Durch Drehen der Speichenräder wickelt sich das Lastseil ähnlich der Kette eines Ziehbrunnens um eine Holzwalze, so daß sich die schweren Lasten von der Kaje aus senkrecht nach oben ziehen lassen.²⁶ Dieser nach seinen charakteristischen Speichenrädern auch als Haspelwinde bezeichnete Krantyp stand in abgewandelter Form mitunter – so etwa an einigen Fleeten des Hamburger Hafens – auch direkt an der Hafenkante, wo er den Güterumschlag zwischen Schiff und Kaje besorgte.²⁷

Rechts Abb. 5 Hafenprospekt auf Bruegels »Turmbau zu Babel« (Bildausschnitt). Aus: R.-M. und R. Hagen: Bruegel. Sämtliche Gemälde. Köln (u.a.) 1999, S. 14.



Bruegel hat also die im frühneuzeitlichen Hafenbetrieb zum Einsatz gelangten Krantypen mit außerordentlichem Sachverstand und in konstruktiver Richtigkeit wiedergegeben und offenbart dabei eine ungewöhnliche Maschinenkenntnis, die das genaue Studium dieser Hebewerke an Ort und Stelle unbedingt voraussetzt.²⁸ Bruegel wußte aber auch, daß in den Häfen der damaligen Zeit der Güterumschlag keineswegs ausschließlich unter Zuhilfenahme technischer Hilfsmittel erfolgte. So befördern unmittelbar unterhalb der Wippe zwei Lastenträger ohne Inanspruchnahme irgendwelchen technischen Geräts schwere Steinblöcke lediglich unter Einsatz ihrer Muskelkraft aus einem Lastkahn auf die Kaianlage, wo bereits ein großer Ziegelsteinstapel aufgetürmt ist. Und wenig unterhalb liegt ein mit Kalk beladener Lastkahn an der Kaje, der gerade von Hafenarbeitern entladen wird, die den Kalk, gekrümmt unter der Last der schweren Säcke, zur nahegelegenen Bastion schleppen, wo die Kalksäcke entleert werden.²⁹ Zwischen dem Kalkhaufen und dem Ziegelsteinstapel sind zwei weitere Arbeiter, die einen Tragbaum zwischen sich führen, ebenfalls mit dem Tragen von Gütern beschäftigt. Daß der menschlichen Muskelkraft beim Warenumschlag im Hafen gegenüber dem ja gleichfalls vorhandenen technischen Hilfsgerät in bestimmten Situationen der Vorzug gegeben wurde, war keinesfalls ungewöhnlich. So war etwa in Bremen der Kornumschlag bis ins 19. Jahrhundert hinein ausschließlich Sache der in der sog. Maskopsbrüderschaft vereinigten Kornträger, die das in Säcken verpackte Getreide auf ihren Schultern über die Kaimauertreppen vom Schiff an Land bzw. auf schmalen Holzstegen von Schiff zu Schiff schlepten.³⁰

Trotz ihrer unverkennbaren Indienstnahme für den Turmbau ist Bruegels Hafenanlage keineswegs auf diese Funktion beschränkt, sondern stellt offensichtlich auch für die große, halbkreisförmig um den Turm gebaute Hafenstadt eine feste Bezugsgröße dar. Deren Stadtmauer mit ihren massiven, wuchtigen Wehrtürmen reicht unmittelbar bis an die Hafenkaje, deren oberes Ende sie markiert, doch ist die verkehrsmäßige Anbindung des Hafens an die Stadt durch ein den Mauerring öffnendes Stadttor sichergestellt. So kann die Stadt über den Hafen regelmäßig mit den lebensnotwendigen Gütern versorgt werden, die bereits erwähnten, in der Nähe des Tretradkrans gelagerten Fässer lassen sich als Hinweis auf diese Versorgungsfunktion des Hafens deuten. Auch wenn die Hafenanlage somit außerhalb des schützenden städtischen Mauerrings liegt, so ist sie feindlichen Angriffen doch nicht schutzlos ausgeliefert. Das untere, der Stadtmauer gegenüberliegende Ende der Kaianlage wird von einem gewaltigen, bollwerkartigen Turm begrenzt, dessen militärische Funktion an den Schießscharten und einem auf der obersten Plattform auf einer Lafette schußbereit in Stellung gebrachten Geschütz unschwer zu erkennen ist. Von hier aus konnten Schiffe, die sich dem Hafen in feindlicher Absicht näherten, effektiv bekämpft und auf Distanz gehalten werden. Ein zweiter Turm genau derselben Bauart befindet sich, der eigentlichen Stadtmauer unmittelbar vorgelagert und bereits im seichten Wasser errichtet, unweit des oberen Endes der Kaianlage, so daß der Hafen von zwei mächtigen Bollwerken eingerahmt und wirkungsvoll geschützt wird. Bruegel hat auf seinem Hafenprospekt somit auch die in damaliger Zeit als absolut notwendig erachtete militärische Sicherung des Hafens³¹ berücksichtigt.

Es ist keine Frage: Bruegel hat den imaginären Hafen von Babel und den Rhythmus des Lebens, der sich in diesem Hafen auswirkt, prachtvoll und bis ins kleinste Detail stimmig dargestellt.³² Und es bedarf keines besonderen Spürsinns, um zu erraten, woher Bruegel sein Fachwissen und seine tiefen Kenntnisse des Schiffahrts- und Hafenwesens hatte: Seine langjährige Wirkungsstätte Antwerpen, wo Bruegel 1551 als Meister in die St.-Lukas-Gilde eintrat, war geradezu prädestiniert, um dem wißbegierigen Künstler Einblicke in die maritime Welt der Schiffe und Häfen zu verschaffen; ein Gang über den Hafen der Stadt bot diesbezüglich reichhaltiges Anschauungsmaterial aus erster Hand. Antwerpen befand sich zur Zeit Pieter Bruegels d.Ä. auf dem absoluten Höhepunkt seiner Entwicklung, die nordbrabantische Stadt am Unterlauf der

Schelde galt Mitte des 16. Jahrhunderts als größter Waren- und Geldmarkt Europas.³³ Der stürmische Aufschwung Antwerpens ist in engem Zusammenhang mit der Entdeckung des Seewegs nach Indien 1497/98 durch Vasco da Gama zu sehen, die den westeuropäischen Seehäfen gegenüber der bisher führenden Seemacht Venedig zu einem eindeutigen Standortvorteil verhalf. Binnen kürzester Zeit entwickelte sich die Scheldestadt, wo sich die englischen Merchant Adventurers bereits 1474 niedergelassen hatten und wohin 1546 schließlich auch die deutsche Hanse ihr Hauptkontor verlegte³⁴, nachdem bereits alle großen Handelshäuser Europas (Fugger, Welser, Spinoli, Gualterotti, Bonuisi) hier vertreten waren, zum großen Stapelmarkt und kommerziellen Zentrum, das in dem weiten europäischen Binnenland einen riesigen Absatzmarkt vorfand.

Dabei kam Antwerpen zweifelsohne zugute, daß der Unterlauf der Schelde damals für die meisten Seeschiffe noch befahrbar war, so daß sie den Hafen der Stadt mehr oder weniger problemlos erreichten.³⁵ Der Hafen Antwerpens setzte sich aus dem Hauptkai entlang dem rechten Scheldeufer – dem sog. Werf – sowie mehreren, rechtwinklig von der Schelde abzweigenden, als »Vliet« bezeichneten Binnenhäfen zusammen. Insgesamt stand den Fahrzeugen hier eine Anlegfläche von nahezu 2000 m zur Verfügung. Trotzdem war der Andrang oft so groß, daß Wartezeiten von 14 Tagen und mehr in Kauf genommen werden mußten, um endlich an den Kai zu gelangen.³⁶ Vor der Ostküste der nahe gelegenen Insel Walcheren erstreckte sich zudem eine mehrere Kilometer lange Reede mit 23 sog. Anlegesteigern; hier konnten auch die größten Schiffe der Zeit von bis zu 300 Last (600 t) Tragfähigkeit ankern. Insbesondere Arnemuiden entwickelte sich so zum wichtigsten Vorhafen Antwerpens, aber auch Middelburg und Veere spielten als Leichterhäfen eine wichtige Rolle. Die Scheldestadt verfügte somit über ein komplettes, ausdifferenziertes Hafensystem, das jedem Schiffstyp den passenden Anlegeplatz zuweisen konnte. Zweifellos war Antwerpen Mitte des 16. Jahrhunderts einer der führenden Welthäfen, und man geht sicherlich nicht fehl, wenn man vermutet, daß Bruegel bei seinem Entwurf des Babeler Hafenprospekts die ihm wohlvertrauten Antwerpener Hafenverhältnisse vor Augen standen.³⁷ Eine recht genaue bildliche Darstellung des frühneuzeitlichen Antwerpener Hafens gibt die exzellente Stadt- und Hafenansicht des Marinemalers Pieter van de Velde (»Vor Antwerpen«, datiert 1723). Auch wenn van de Veldes Gemälde mindestens ein Jahrhundert nach Bruegels Tod entstanden ist, so dürfte es den Hafen Antwerpens im großen und ganzen doch so zeigen, wie ihn auch Bruegel gekannt hat: das bevölkerte Schiffsbollwerk mit Kran, Hafenmauer und Bastionen entlang der Schelde-Front vor dem sich dahinter ausbreitenden, enggiebeligen Häusermeer.³⁸

So weit, so gut. Doch ist Bruegels Hafenansicht auf dem »Turmbau zu Babel« damit noch nicht erschöpfend beschrieben. Der imaginäre Babeler Hafen findet nämlich unmittelbar unterhalb der Kaianlage in gewisser Weise eine Fortsetzung. Aber welch anderes Bild bietet sich dem Betrachter nun dar! Was wir hier sehen, ist keine imposante, mit Hebewerken unterschiedlicher Art ausgestattete Kaianlage, sondern eine einfache Schiffslände, auf der kleinere Fahrzeuge auf dem sanft ins Wasser abfallenden Sandstrand gefahrlos auflaufen konnten. Tatsächlich hat ein kleines Flußboot in der beschriebenen Weise, mit dem Bug auf dem trockenen Sand, mit dem Heck noch im Wasser liegend, am Hafenufer festgemacht. Schiffsländen stehen fast überall am Beginn der Hafenentwicklung, weil die Schiffe wegen ihrer kleinen Bauweise und ihres geringen Tiefgangs zunächst ohne größere hafenbautechnische Anlagen auskamen. Im Frühmittelalter waren die Schiffsländen im nord- und mitteleuropäischen Raum sogar die einzige bekannte Hafenform, die erst mit dem Aufkommen größerer, seegängiger Fahrzeuge sukzessive durch andere Hafentypen – Kaimauern entlang der Flußufer, Landebrücken etc. – abgelöst wurde.³⁹ Der bislang älteste archäologische Beleg für die Existenz kaiartiger Hafenanlagen in Nordeuropa stammt aus dem wikingerzeitlichen Fernhandelsplatz Haithabu am innersten Winkel der



Abb. 6 Pieter van deVelde: Hafen von Antwerpen (datiert 1723). Aus: DSA 18, 1995, S. 193. (Original Fred Teltcher Ltd., London [?])

Schleibucht; die dort ausgegrabenen hölzernen Landebrücken wurden dendrochronologisch in das Jahr 936 datiert.⁴⁰ Trotz der entwicklungstypischen zeitlichen Abfolge, derzufolge die Schiffsländen stets am Beginn der Hafenentwicklung stehen, um dann seit der Jahrhundertwende allmählich durch kaiartige Hafenanlagen ersetzt zu werden, ist Bruegels Hafenprospekt, auf dem die beiden Hafenformen gleichzeitig nebeneinander existieren, nicht von vornherein als unhistorisch anzusprechen. Die Landetechnik des Auflaufens auf dem flachen Ufer war nämlich insbesondere bei landwirtschaftlich geprägten Verkehrssiedlungen am Wasser mit ihrer wenig entwicklungsfähigen Kleinschiffahrt noch lange Zeit, zum Teil bis ins 19. Jahrhundert, in Gebrauch.⁴¹

Bruegel kannte somit ohne Zweifel auch die einfache Hafenform der Schiffslände aus eigener Anschauung. Zwei besonders schöne Zeichnungen einer Schiffslände sind von seinem ältesten Sohn Jan Bruegel d.Ä. (1568-1625) überliefert.⁴² Auf den Schiffsländen war ein Umschlagverfahren weit verbreitet, das äußerst praktikabel und effektiv, gleichwohl aber von bestechender Einfachheit war: Man ließ Fuhrwerke längsseits an die im seichten Uferbereich auf Grund gelaufenen Wasserfahrzeuge heranfahren, so daß diese sodann gleichsam wie Landfahrzeuge be- und entladen werden konnten. Der Umladevorgang erfolgte dabei im seichten, oft noch knietiefen Wasser. Der Vorzug dieses Verfahrens bestand vor allem darin, daß der Güterumschlag zwischen Schiff und Wagen je nach Wassertiefe an der jeweils günstigsten Stelle vorgenommen werden konnte und daß der anschließende Weitertransport an Land ohne nochmaliges Umladen erfolgen konnte.⁴³ Bruegel hat dieses Umschlag- und Hafensystem auf seinem Babeler Hafen-

prospekt zumindest andeutungsweise wiedergegeben und stellt damit einmal mehr unter Beweis, wie sehr ihm die Techniken des Hafenbetriebs geläufig waren: Vier im flachen Ufergewässer bereitliegende zweirädrige Lastkarren lassen erkennen, daß der Güterumschlag auf der Babeler Schiffslände nach Bruegels Vorstellung wenigstens zum Teil in der soeben beschriebenen Form vonstatten ging. Die im Wasser liegenden Karren warten offensichtlich lediglich auf die nächsten Schiffsladungen. Weitere zweirädrige, pferdebespannte Fuhrwerke stehen auf dem trockenen Hafenufer bereit. Hauptumschlaggut ist offensichtlich der für den Turmbau benötigte rote Ziegelstein, von dem bereits mächtige, mannshohe Haufen auf der Schiffslände aufgetürmt sind.⁴⁴

Die auf der Schiffslände bereitstehenden Pferdekarren sind Teil eines umfassend organisierten Zubringerdienstes, der eine direkte und regelmäßige Verbindung zwischen der Schiffsländestelle und den jeweiligen Baustellen auf dem Turm herstellt. Dieser Zwischentransport ist notwendig, weil sich die Lasten hier im Unterschied zur Hafenkaje nicht direkt mittels eines Systems unmittelbar aufeinander bezogener Baukräne von Stockwerk zu Stockwerk hochhieven lassen. Deutlich erkennt man die sich vom Hafen entfernenden, turmaufwärts fahrenden Pferdefuhrwerke, auch auf den einzelnen Stockwerken des himmelwärts wachsenden Turmes sind vereinzelt derartige Lastkarren zu sehen.⁴⁵ Der Abtransport der angelandeten Ziegelsteine zu ihrem Bestimmungsort war also bestens organisiert, und es ist keine Frage, daß Bruegel dabei der in vielen frühneuzeitlichen Häfen eingerichtete regelmäßige Zubringerdienst zwischen der Kaimanlage und den im Zentrum der Stadt befindlichen Kaufmannshäusern und Warenspeichern als Vorbild diente.⁴⁶

Bruegel hat also auch die historisch zwar noch nicht ganz obsolete, gleichwohl aber aus weit zurückliegenden Zeiten stammende, im Frühmittelalter in voller Blüte stehende Hafenform der einfachen Schiffslände malerisch vollkommen korrekt wiedergegeben. Ja mit einiger Phantasie läßt sich der Faden sogar noch weiter spinnen. Im linken Vordergrund des Bildes, auf einem grün überwachsenen Hügel unterhalb der Schiffslände, sehen wir König Nimrod, den mächtigen alttestamentarischen Herrscher Babylons, mit seinem bewaffneten Gefolge. Er unterrichtet sich offensichtlich gerade über den Fortgang der Steinmetzarbeiten, etliche der Steinmetzen haben sich ihm im Kotau zu Füßen geworfen – ein untrüglicher Hinweis auf das berüchtigte despotische Regiment dieses orientalischen Gewaltherrschers.⁴⁷ Nimrod handelt hier in seiner Eigenschaft als Bauherr und Auftraggeber des hybriden Bauwerks. Als Stadtherr und König verkörperte Nimrod zweifelsohne aber auch die oberste politische Instanz über den Hafen. Die Schiffsländen und Häfen der Vor- und Frühzeit, aber auch noch des Frühmittelalters unterstanden, da es Städte als autonome politische Körperschaften mit dem Recht der Selbstverwaltung damals noch nicht gab, generell der Aufsicht des jeweils zuständigen weltlichen Herrschers, sei es des Königs, eines Grafen oder eines geistlichen Großen. In ihrer Eigenschaft als Hafenherren nahmen diese Herrscher die Aufsichts- und Leitungsfunktion über den Hafen wahr und beanspruchten selbstverständlich auch die Einkünfte, die der Hafenbetrieb abwarf (Hafengebühren, Zölle), für sich. Zur Regelung des Alltagsbetriebs setzten sie dann Markt- und Hafenvögte ein, die in ihrem Namen Recht sprachen, die Einhaltung der Hafenordnung überwachten und die fälligen Gebühren einzogen.⁴⁸ Mit König Nimrod als Bauherrn bezog Bruegel zugleich also auch den zuständigen Hafenherren in die Szenerie mit ein, und ebenso wie Nimrod die Steinmetzarbeiten besichtigt, könnte man ihn sich auf der Uferkaje oder auf der Schiffslände bei der Begutachtung des Hafenbetriebs vorstellen. Bruegel hat in gewisser Weise also auch den herrschaftlichen Aspekt des Hafenbetriebs thematisiert, denn zu Nimrods Zeiten war der Hafen Babylons selbstverständlich königliches Regal, er war gewissermaßen »Königshafen«.

Bruegel ist es gelungen, die Komplexität und Vielgestaltigkeit des Hafenbetriebs – sowohl der Uferkaje als auch der Schiffslände – malerisch zu vergegenwärtigen. Der ganz besondere Reiz seines Babeler Hafenprospekts liegt aber zweifelsohne darin, daß hier zwei historisch unter-

schiedliche Phasen der Hafenentwicklung unmittelbar aufeinandertreffen: Die am Beginn der Hafenentwicklung stehende, auch im Frühmittelalter noch weithin vorherrschende Schiffslände, die noch ganz ohne Hafenbauten auskam, da die Wasserfahrzeuge hier auf dem flachen Uferstrand landeten, sowie die das Erscheinungsbild der spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Seehäfen dominierende Uferkaje mit ihrem typischen Umschlaggerät. Bruegel transportierte gewissermaßen das zeitliche Nacheinander historischer Hafenformen in ein räumlich-bildliches Nebeneinander; historisch Gewordenes, Ungleichzeitiges gerät hier zu scheinbar ahistorischer Gleichzeitigkeit. Seine künstlerische Freiheit ermöglicht es ihm, die historische Dimension der Hafenentwicklung zu ignorieren. Zugleich ist es jedoch gerade dieses Hinwegsehen über ihre historische Bedingtheit, die diese beiden unterschiedlichen Hafenformen mit ihren so völlig andersgearteten Betriebssystemen scheinbar problemlos nebeneinanderrücken läßt. Die nur dem Künstler zur Verfügung stehende Freiheit, historisch Disparates auf eine zeitliche Ebene zu heben, versetzt den Betrachter erst in die Lage, einen ungetrübten Blick auf zwei Hafensysteme zu werfen, die unterschiedliche Phasen der Hafenentwicklung verkörpern. Nicht zuletzt dies macht den besonderen Reiz von Bruegels Hafenansicht auf dem »Turmbau zu Babel« aus.

Der Hafenbetrieb auf den frühgeschichtlichen und frühmittelalterlichen Schiffsländen erfolgte vielerorts in Form eines sog. Ufermarktes.⁴⁹ Insbesondere im lange Zeit städte-losen nordeuropäischen Raum kennzeichnete der Ufermarkt das früheste Stadium der Hafenentwicklung, weil hier größere Handelsstädte als natürliche Verteilerzentren des Handelsverkehrs erst seit dem Hochmittelalter allmählich entstanden. Aus diesem Grund entwickelten sich die zentralen Austauschplätze, ohne die der Fernhandelsverkehr auch hier nicht auskam, in den städte-losen Kulturen im allgemeinen an zentralen, günstig gelegenen Landeplätzen der Handelsschifffahrt. Charakteristisch für die Hafenform des Ufermarktes war somit der räumliche Zusammenfall von Hafenufer und Marktgelände, Hafen und Markt bildeten eine untrennbare, »symbiotische« Einheit. Auch betriebsorganisatorisch waren Hafen und Markt unmittelbar aufeinander bezogen: Am Hafenufer der zentralen Austauschplätze fand nicht nur der Warenumschlag statt, hier wurde zugleich an Ort und Stelle – nicht selten sogar direkt aus dem Schiff heraus – auch der Kauf und Verkauf der per Schiff beförderten Handelsgüter getätigt. Technischer und kaufmännischer Aspekt der Handelsschifffahrt waren, anders als bei allen späteren Hafenformen, hier also noch nicht voneinander getrennt, das Hafenufer verwandelte sich damals regelmäßig – zumindest während der sommerlichen Schifffahrtssaison – in einen geschäftigen turbulenten Marktplatz.⁵⁰ Der Jubilar hat diese archaische Hafenform und ihre typischen strukturellen Bestandteile (Hafenkirche mit Fremdenfriedhof, Fährverbindung, Befestigungsanlage, Marktkreuz etc.) anhand mehrerer Beispiele mustergültig beschrieben.⁵¹

Als anschauliches Beispiel dafür, wie es auf einem solchen frühmittelalterlichen Ufermarkt wohl zugegangen sein mag, gelten im allgemeinen die lebhaften, oft recht ausführlich geschilderten Marktszenen der nordischen Sagaliteratur mit den nahe der Schiffsländeplätze aufgeschlagenen Buden und Zelten der Händler, den marktschreierischen Ausrufern, den feilschenden Menschen und den vielen aus purer Neugier angelockten Interessenten.⁵² Doch finden sich auch in der neuzeitlichen Belletristik mitunter äußerst gelungene literarische Beschreibungen typischer Ufermarktszenen, wovon die beiden folgenden, rein zufälligen Lesefrüchte ein beredtes Zeugnis ablegen.⁵³

Kein geringerer als Thomas Mann (1875–1955) hat in seinem 1948 erschienenen vierteiligen Romanzyklus »Joseph und seine Brüder«⁵⁴, welcher die biblische Josephslegende aus dem ersten Buch der Genesis dichterisch ausmalend nacherzählt und damit ähnlich wie Bruegel in seinem »Turmbau zu Babel« einen alttestamentarischen Stoff verarbeitet, eine Ufermarktszene von be-

eindruckender Prägnanz und Stimmigkeit entworfen. Nachdem Joseph von seinen Brüdern an midianitische Kaufleute verkauft worden war, zog er im Schlepptau einer Händlerkarawane zunächst am Küstensaum des Meeres, dann am Nil entlang – die letzten neun Tage auf dem Schiff – nach Oberägypten. Ziel der Reise war die altägyptische Königsstadt Wëse bei Luxor, besser bekannt unter ihrem griechischen Namen Theben. Auf welch vertrautem Fuß der gebürtige Lübecker Thomas Mann mit dem Schifffahrtswesen stand, zeigt sich schon bei der breit ausladenden Schilderung jener Monate in Anspruch nehmenden Reise ins Oberägyptische immer wieder. Da begegnet dem Händlertröß *eine Bootsflotille mit überhohen Segeln an schwanken Masten* (S. 65), dörfliche Landungsplätze werden von *herangestakten, hinten hochaufgeschwungenen Schilfnachen* angelaufen (S. 80) und es wird ein mit Bauholz beladener und mit zwei Steuerleuten bemannter *plumper Lastkahn* gesichtet, der *von einem gerudertem Segelschiff mit kurzem Mast und langer Rahestange, vielfältigem Getäu und einem Tierkopf am weit aus dem Wasser sich aufschwingenden Vordersteven gen Süden geschleppt* wird (S. 12) – man fühlt sich an die (früh-)neuzeitlichen Schiffszüge, die sog. Masten, auf den niederdeutschen Mündungsströmen erinnert.

Vollends die neuntägige Schiffsreise von Menfe (Memphis) nach Wëse (Theben) gerät Thomas Mann zur eindrucksvollen Demonstration seines schifffahrtkundlichen Wissens. Mit großem Sachverstand werden die Arbeitsvorgänge beschrieben, die nötig waren, um GLÄNZEND DURCH SCHNELLIGKEIT – so der prahlerisch-euphemistische Name des plumpen Lastkahns, auf dem die Handelskarawane angeheuert hatte – in Fahrt zu bringen: das Lostäuen des Schiffs vom Pflock, das Aufziehen des Segels, das fachmännische Führen der Ruderpinne durch den *auf der hintern Schnabelschräge des Schiffes sitzenden* Steuermann sowie das Überprüfen des Fahrwassers durch eine Art Lotstange vom Vordersteven aus. Selbst das vom Schiffsherrn dargebotene Balsam-Brandopfer zur gewogenen Einstimmung der Götter wird nicht vergessen (S. 104). Auf dem Strom, der *heiligen Straße, dem großen Reisewege Ägyptenlandes*, wird der Reisegesellschaft dann die ganze Palette der auf dem Nil verkehrenden Wasserfahrzeuge vorgeführt: Segelschiffe und Ruderboote der unterschiedlichsten Art, gemeine Lastkähne, *feine und schlanke Barken ... mit niedrigem Mast und breitem, taubenweißen Segel, (...) Tempelbarken mit Purpursegeln und großen Gemälden am Buge, (...) hochnoble Reiseschiffe der Mächtigen, zwölf Ruderer an jeder Seite*, selbst einen Leichenzug dreier hintereinander zusammengetäuter Schiffe gibt es zu bestaunen. Und welch ein Geräuschpegel herrscht über dem vielbefahrenen Strom! Ein Gewirr von Menschenstimmen liegt in der *hellhörigen Luft über den Wassern*, Schiffergrüße und -späße werden ausgetauscht, warnende Rufe, welche die Entgegenkommen auf gefährliche Strudel und Sandbänke hinweisen sollen, hallen durch die Luft, und auch die *gesungenen Weisungen der Schiffer* an die Segler und Steuerer sind zu vernehmen (S. 105f.).

Nach neuntägiger, sinnenberauschender Fahrt gelangt die Reisegesellschaft schließlich in Wëse (Theben), dem Ziel der Reise, an. Die königlichen Werften mit ihren Hafenbecken und Trockendocks passierend, steuert GLÄNZEND DURCH SCHNELLIGKEIT den Hafen der Pharaonenstadt an. Dieser Königshafen ist, wie könnte es anders sein, eine einfache »Uferlande«, von Thomas Mann wiederholt auch als *Platz der Anpflockung* bezeichnet. Und nun läßt Thomas Mann mit der ihm eigenen sprachlichen Meisterschaft eine Ufermarktszene vor unseren Augen entstehen, die die Realität dieser archaischen Hafenform geradezu mit Händen greifen läßt. Am Hafenufer herrscht ein riesiger *Trubel und das Geschrei der Lände und des Wassers davor*: Dienstleute, die die Ankunft ihres Schiffes bereits sehnlichst erwarten, drängeln sich am Ufer-
saum, viele Händler, die den Ankommenden ihre Kramwaren – *Sandalen, Mützen und Honigkuchen* – feilbieten, haben *ihre Stimme erhoben*, Viehgeblök ist zu vernehmen von Herden, die gerade von einem Schiff ausgeladen werden, und in diesen vielfältigen Kosmos von Klängen, Stimmen und Geräuschen mischt sich auch noch die Musik von Gauklern, *die am Kai sich auf-*



Abb. 7 Nilschiff auf der Freske aus dem Sennefer-Grab im Tal der Könige (bei Luxor, 14. Jahrhundert v. Chr.). Aus: B. Crochet: Geschichte der Seefahrt. Bielefeld 1995, S. 7. (Original Slg. G. Dagli Orti)

*fallend zu machen suchten.*⁵⁵ Zugleich drängen sich entlang der Wasserkante viele einheimische und fremde Schiffe, die entweder schon angepflockt waren oder nach Anpflockung verlangten, um ihre Taue zu schleudern, wenn ein Pflock für sie frei war. Mit einem Wort: Den Neuankommenden bot sich ein sehr großer Wirrwarr dar. Doch sollte es noch eine ganze Weile dauern, bis die Ankömmlinge sich selbst in den Trubel und das bunte Markttreiben stürzen konnten. Denn so sehr auf der Uferlände auf den ersten Blick auch ein chaotisches, regellooses Durcheinander vorzuherrschen schien, so fehlte es doch nicht an der zur Aufrechterhaltung des Hafenbetriebs unbedingt nötigen Ordnung und Strenge. Die an Land gezogenen Schiffe wurden nämlich ohne Verzug von Hafenwächtern und Zollschreibern geentert, die Protokolle über Mann und Maus und jederlei Stückgut aufzunehmen begannen. Diese Prozedur war mit zeitraubenden Scherereien verknüpft, denn erst nachdem die Zöllner die gesamte Schiffsladung protokolliert hatten und die fälligen Hafengebühren – auf deren Höhe sich durch Darbietung kleiner Geschenke freilich durchaus Einfluß nehmen ließ – bezahlt worden waren, durfte das Schiff verlassen werden, und das konnte, wie im Fall Josephs und seiner Händlerkarawane, Stunden dauern. Erst jetzt, nach ordnungsgemäßer Durchführung aller vorgeschriebenen Regularien, konnte die Besatzung das Schiff über die Laufplanken verlassen und sich ihren Weg bahnen durch den gemischten Tumult des Hafenquartiers (S. 110f.).

Thomas Mann hat hier in Oberägypten zur Zeit der 18. Pharaonendynastie – die Handlung spielt etwa während der Regentschaft Amenhoteps III. (1411–1375 v.Chr.) und Amenhoteps IV. (1375–1352 v. Chr.)⁵⁶ – mit großem Einfühlungsvermögen die Szenerie eines Ufermarktes beschrieben, wie sie sich in ähnlicher Form und *cum grano salis* wohl auch an den frühmittelalterlichen Handelsplätzen an Nord- und Ostsee abgespielt hat. Landungsmanöver, administrative Handlungen, Hafenarbeiten, Handelsgeschäfte, basarhaftes Markttreiben und diverse andere Aktivitäten vermischen sich auf vielfältige Art und Weise und ergeben ein buntes, eng aufeinander bezogenes Einerlei. Wie Thomas Mann sich die Abwicklung des Marktbetriebs vorstellt, teilt er uns an anderer Stelle, anlässlich der Einschiffung des Handelstrosses auf dem wohl ähnlich gearteten Ufermarkt von Menfe (Memphis) mit: Hier ist von Händlerbuden die Rede, die entlang der Uferlände aufgeschlagen waren und bei denen die Reisegesellschaft sich u.a. mit dem nötigen Mundvorrat für die neuntägige Schiffsreise versehen konnte (S. 103). Der Ufermarkt in Wëse war bereits in das städtisch geprägte Umfeld der Residenzstadt integriert. Dementsprechend schloß sich hier unmittelbar an die Uferlände und den Hafenmarkt ein weitläufiges Hafenquartier an mit Gassen, *so eng, krumm, schmutzig und übelriechend, wie die Gassen menschlicher Siedlungen, großer und kleiner, unter diesem Himmelsstrich es jederzeit waren und sein werden* (S. 113); hier befanden sich auch die Herbergen und Gaststätten für die Neu-angekommenen. In ländlicher Umgebung hingegen, wo die Uferländen und Ufermärkte zu meist noch unbesiedelt waren, waren diese in aller Regel durch eine Stichstraße mit der nächsten größeren Verkehrssiedlung verbunden. Thomas Mann schildert auch diese Hafensituation an anderer Stelle: Von einer *betriebsamen Siedlung, zwei Stunden vom Meer gelegen, führt eine von Geschrei erfüllte, mit Menschen, Ochsenkarren und Pferdegespannen bedeckte Hafenstraße zur Schiffsanlegestelle hinab* (S. 37). Die Händlerkarawane aber, mit der Joseph in die volkreiche Pharaonenstadt einzog, zählte, auch wenn die Königs- und Hafenstadt in diesem Fall nur Durchgangsstation war, zu der typischen Klientel eines solchen Ufermarktes: Landsässige Wanderhändler, die mit ihrer Handelsware von Markt zu Markt reisen, ihre potentiellen Kunden persönlich vor Ort aufsuchen und dabei unterwegs jede sich bietende Gelegenheit für einen Tauschhandel wahrnehmen. Godric von Finchale, der im 12. Jahrhundert als Mitglied einer Kaufmannsgenossenschaft reihum Burgen, Handelsemporien und stadtartige Siedlungen aufsuchte, verkörpert gewissermaßen den Urtyp dieses reisenden Fernhändlers.⁵⁷ Aber auch der midianitische Händlertroß entsprach voll und ganz diesem Typ des fahrenden Wanderhändlers. Thomas Mann charakterisiert die Händlerschar wiederholt als *reisende, ziehende Kaufleute*, als *Zwischenhändler*, die ihre *transjordanischen Kramwaren* feilbieten (S. 22, 30, 37, 56), und er beschreibt anschaulich, wie sie unterwegs in den Dörfern mit den Fronbauern, die ihre selbstproduzierte Leinwand zum Austausch darbieten, ins Geschäft zu kommen suchen (S. 72). Die günstigste Gelegenheit, Abnehmer für die mitgeführten Handelswaren zu finden, bot sich aber zweifelsohne auf den Hafenmärkten der großen Handelsplätze vom Schlage Menfes und Wëses, die deshalb von den Wanderhändlern und Handelskarawanen regelmäßig angesteuert wurden.

Das Miniaturbild eines solchen Ufer- oder Hafenmarktes findet sich auch in dem Werk des dem literarischen Realismus zugeordneten schweizerischen Dichters Conrad Ferdinand Meyer (1825–1898). In seinem 1874 erschienenen Roman »Jürg Jenatsch«, dessen Handlung um die historische Begebenheit des sog. Veltliner Mordes (1620) kreist und der somit tief in die Geschichte der Nachreformationszeit eintaucht, führt uns Meyer an einem ungewöhnlichen Ort, nämlich an der Nordspitze des Comer Sees am Südrand der Alpen, und – insofern die Blütezeit dieser Hafenform damals schon lange der Vergangenheit angehörte – zu ungewöhnlicher Zeit einen kleinen Ufermarkt vor Augen. Jürg Jenatsch, protestantischer Pfarrer im mehrheitlich katholischen Veltlin und fanatischer Patriot, hatte mit einem alten Freund aus gemeinsamer

Schulzeit, dem Züricher Amtsschreiber Heinrich Waser, einen kurzen Abstecher an den nahe gelegenen Comer See unternommen: *Bald erreichten sie den belebten Landungsplatz seines nördlichen Endes. Kühl hauchte ihnen die blaue, vom Geflatter heller Segel belebte Flut entgegen. Die Bucht war mit Schiffen gefüllt, die gerade ihrer Ladung entledigt wurden.* Es zeigt sich, daß der kleine Hafen am Nordende des Comer Sees als Umschlagsplatz für die Naturprodukte der *fetten Lombardei* fungierte, hier wurden Öl, Wein, rohe Seide und Südfrüchte wie Pfirsiche und Pflaumen mit dem Schiff angelandet, um dann für den weiteren Transport nach Norden auf Karren und Packtiere umgeladen zu werden. Doch fand hier am Hafen keineswegs nur der Warenumschlag zwischen Schiff, Wagen und Lasttier statt. Vielmehr bot sich den beiden Freunden zugleich der *Anblick eines bunten Marktes mit seinem betäubenden Lärm und fröhlichen Gedränge* dar. Nur mit Mühe konnten sie sich durch das dichte Gewühl der Marktbesucher ihren Weg zu der ebenfalls am Markt gelegenen Herberge bahnen.⁵⁸ So knapp diese Ufermarktskizze Meyers – etwa im Vergleich zu Thomas Manns altägyptischer Hafenmarktszene – auch ausfällt, so trifft sie doch das Wesentliche, auf das es bei dieser Hafenform letztendlich entscheidend ankam: Hafen und Markt, Warenumschlag und Warenverkauf sind auch hier unmittelbar aufeinander bezogen und bilden eine in sich geschlossene Einheit.⁵⁹

Thomas Mann und Conrad Ferdinand Meyer haben, jeder auf seine Art, eine typische, in sich stimmige Ufermarktszene in den Handlungsstrang eingewoben und literarisch aufleben lassen. Ohne die definitorischen Kriterien und die bestimmenden Strukturelemente dieser archaischen Hafenform, die ja von der Wissenschaft großenteils erst später erarbeitet wurden, genauer zu kennen, haben beide intuitiv und aus Vertrautheit mit der Sache das Richtige getroffen. In diesem intuitiven Erfassen einer Situation oder eines Gegenstandes offenbart sich zugleich der Hauptunterschied zwischen künstlerischer und wissenschaftlicher Vorgehensweise. Während der Wissenschaftler strikt auf die überlieferten Quellen verwiesen ist – was zumindest für die älteren Zeiten von vornherein eine gewisse Lückenhaftigkeit des Geschichtsbildes impliziert! –, die er mit Hilfe eines methodischen Instrumentariums – und damit für jedermann nachprüfbar und kontrollierbar – auszuwerten versucht⁶⁰, ist es dem Künstler freigestellt, sich der Vergangenheit als eines lediglich vorgestellten, fingierten Erkenntnisobjekts zu bemächtigen.⁶¹ Dieser methodischen Differenz entsprechen die unterschiedlichen Sprachmittel von Kunst und Wissenschaft: Der nüchtern-präzisierenden Sprache der Wissenschaft, die der begrifflichen Abstraktion und Generalisierung einen hohen Stellenwert einräumt, steht die farbig-impressionistische Sprache der Dichtung, die in erster Linie von der Deskription und der Spezifizierung des Ausdrucks lebt, entgegen.⁶²

Auch wenn die Hervorbringungen von bildender Kunst und Literatur sich selbstverständlich nicht mit den exakten Maßstäben der wissenschaftlichen Methodik messen lassen, so vermögen sie doch historisches Geschehen und vergangene Tatbestände auf ihre je eigene Art und Weise anschaulich zu vergegenwärtigen. Insbesondere dort, wo die Lückenhaftigkeit des Quellenmaterials dem wissenschaftlich arbeitenden Historiker enge Grenzen setzt, läßt sich mit künstlerischer Phantasie und Intuition ein, wenn auch nicht methodisch abgesichertes, so doch stimmiges, überzeugendes Bild der Vergangenheit gewinnen. Pieter Bruegel, Thomas Mann und Conrad Ferdinand Meyer haben dies im Hinblick auf jeweils unterschiedliche historische Hafensituationen recht eindrucksvoll bewiesen. Thomas Manns literarische Nachempfindung eines altägyptischen Hafenmarktes aus der Mitte des zweiten vorchristlichen Jahrtausends läßt sich, was die historische Evidenz anbetrifft, so durchaus auf eine Stufe mit den entsprechenden Schilderungen wikingerzeitlicher Ufermärkte in den nordischen Sagas stellen, die ja ihrerseits das Produkt einer jahrhundertelangen mündlichen Tradierung darstellen und damit in gewisser Weise ebenfalls schon halb der Dichtung angehören. Künstlerische Aussagen über die Vergangenheit können die exakte historische Wissenschaft zwar nicht ersetzen, können aber gleich-

wohl zur anschaulichen Vergegenwärtigung des jeweiligen Untersuchungsgegenstandes – in unserem Fall war es die historische Hafenentwicklung – einen willkommenen und nützlichen Beitrag leisten.

Anmerkungen:

- 1 Backhuysen ist seit 1995 auch in der Sammlung des Deutschen Schiffahrtsmuseums mit einem bedeutenden Exponat vertreten. Vgl. dazu G. de Beer und A. Sauer: Ein Backhuysen-Gemälde im Deutschen Schiffahrtsmuseum. In: DSA 20, 1997, S. 9–48.
- 2 Zusammenfassende Überblicke über die niederländische Marinemalerei finden sich beispielsweise bei L.J. Bol: Die holländische Marinemalerei des 17. Jahrhunderts. Braunschweig 1973; J. Giltay und J. Kelch (Hrsg.): Herren der Meere – Meister der Kunst: das holländische Seebild im 17. Jahrhundert. Berlin 1997; K.J. Müllenmeister: Meer und Land im Licht des 17. Jahrhunderts, Bd. 1: Seestücke und Flußlandschaften niederländischer Maler des 17. Jahrhunderts in privaten Sammlungen. Bremen 1973; C. Willis: Die niederländische Marinemalerei. Leipzig 1911.
- 3 W. Timm: Schiffe und ihre Schicksale. Maritime Ereignisbilder. Rostock 1976, S. 11. Vgl. auch K.J. Müllenmeister (wie Anm. 2), S. XIII; Kunsthalle zu Kiel: Meer und Küste in der Malerei von 1600 bis zur Gegenwart. Kiel 1967, o.S.
- 4 W. Timm (wie Anm. 3), S. 9. Vgl. auch R.-M. und R. Hagen: Pieter Bruegel d.Ä. Bauern, Narren und Dämonen. Köln 1999, S. 87f.; G. Jedlicka: Pieter Bruegel. Der Maler in seiner Zeit. Zürich 1938, S. 193ff.
- 5 Zu »Der düstere Tag« vgl. R.-M. und R. Hagen (wie Anm. 4), S. 65 und 67; G. Jedlicka (wie Anm. 4), S. 164ff. – Zu »Spes« vgl. L. Münz (Hrsg.): Pieter Bruegel. Die Zeichnungen. Gesamtausgabe. Köln 1962, Tafel 142 sowie S. 228; W. Timm (wie Anm. 3), S. 46/47.
- 6 Zum »Sturz des Icarus« vgl. B. Wyss: Pieter Bruegel. Landschaft mit Ikarussturz. Ein Vexierbild des humanistischen Pessimismus. Frankfurt/Main 1990, insbes. S. 24ff.; Ph. Roberts-Jones: Bruegel. La Chute d'Icare. Musée de Bruxelles. Fribourg 1974, insbes. S. 36ff.
- 7 Vgl. dazu O. Buyssens: De schepen by Pieter Bruegel de Oude. Proeve van identificatie. In: Mededelingen der Academie van Marine van Belgie, VIII, 1954, S. 188; Ph. Roberts-Jones (wie Anm. 6), S. 36; F. Smekens: Het Ship bij Pieter Bruegel de Oude: een authenticiteitscriterium? In: Jaarboek Koninklijk Museum voor Schone Kunsten Antwerpen, 1961, S. 34–41.
- 8 Vgl. dazu H. Benartz: Marinemaler aus der Benartz-Sammlung des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Herford 1977, o.S.
- 9 Zum »Blick auf Neapel« vgl. auch R.-M. und R. Hagen (wie Anm. 4), S. 88f.; G. Jedlicka (wie Anm. 4), S. 36f.
- 10 Zur »Landschaft mit Segelbooten und einer brennenden Stadt« vgl. F. Grossmann (Hrsg.): Bruegel. Die Gemälde. Gesamtausgabe. Köln 1955, Tafel 1 und S. 189.
- 11 F. Grossmann (wie Anm. 10), S. 8.
- 12 Vom »Turmbau zu Babel« existieren mindestens zwei unterschiedliche Fassungen: eine 1563 entstandene, heute in der Gemäldegalerie des Kunsthistorischen Museums in Wien zu besichtigende Fassung sowie eine heute in einer privaten Sammlung in Rotterdam (Boymans-van Beuningen) befindliche Fassung, die von der kunsthistorischen Forschung unterschiedlich datiert wird, vermutlich aber ebenfalls um 1563 entstanden ist. Vgl. R.-M. und R. Hagen (wie Anm. 4), S. 17 und S. 94. Ich beziehe mich im folgenden auf die bekanntere, auch repräsentativere Wiener Fassung.
- 13 E. Berckenhagen: Pieter van de Velde vor dem Hintergrund flämischer Marinemalerei des 15. bis 18. Jahrhunderts. In: DSA 18, 1995, S. 200.
- 14 Vgl. G.C. Stridbeck: Bruegelstudien. Untersuchungen zu den ikonologischen Problemen bei Pieter Bruegel dem Älteren sowie dessen Beziehungen zum niederländischen Romanismus. Stockholm 1956, S. 247f. Vgl. dazu auch die kritischen Anmerkungen bei J.-C. Klamt: Anmerkungen zu Pieter Bruegels Babel-Darstellungen. In: O. von Simson, M. Winner (Hrsg.), Pieter Bruegel und seine Welt. Berlin 1979, S. 43–49.
- 15 Vgl. dazu auch J. Kass und D. Varga: Pieter Bruegel der Ältere. Der Turmbau zu Babel. Hanau 1983, Kap. 4.
- 16 Vgl. diesbezüglich die sog. Messelbude auf Bremens Schlachtehafen als Arbeits- und Versammlungsstätte der Kornträger und Kornmesser. Vgl. U. Weidinger: Mit Koggen zum Marktplatz. Bremens Hafenstrukturen vom frühen Mittelalter bis zum Beginn der Industrialisierung. Bremen 1997, S. 393.
- 17 Zum Ankern auf Reede vgl. D. Ellmers: Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa. (= Schriften des DSM 3; Offa-Bücher 28). Neumünster 1972, S. 149f.; D. Ellmers: Von der Schiffslände zum Hafenbecken: In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 40, 1983/84, S. 11f.; U. Weidinger (wie Anm. 16), S. 247ff.
- 18 Zum Baukran vgl. J. Kass und D. Varga (wie Anm. 15), Kap. 8.
- 19 Vgl. dazu A. Himler: Schwere Lastkräne – historische Entwicklung bis ca. 1900. In: Hinterland Jg. 30, Juli – September 1981, S. 29; M. Matheus: Hafenkrane. Zur Geschichte einer mittelalterlichen Maschine am Rhein und seinen Nebenflüssen von Straßburg bis Düsseldorf. (= Trierer historische Forschungen, Bd. 9). Trier 1985, S. 14f.
- 20 Bezüglich der Tretradkräne und ihrer Anwendung im Hafenbereich vgl. D. Ellmers: Development and usage of har-

- bour cranes. In: Ch. Villain-Gandossi, S. Busuttil, P. Adam (Hrsg.): *Medieval ships and the birth of technological societies*, Vol. 1. Malta 1989, S. 52ff.; D. Ellmers: Von der Schiffslände zum Hafenbecken (wie Anm. 17), S. 16f.; M. Matheus (wie Anm. 19); M. Matheus: »Accipio, trado, quodlvbet expedio«: Flußhäfen und ihre Hebewerke. In: H. Stob (Hrsg.): *See- und Flußhäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung*. (= *Städeforschung A/24*). Köln/Wien 1986, S. 89-127; G. Timmermann: Die Entwicklung des Behälterverkehrs in der Schifffahrt. In: *Schiff und Hafen* 29, 1977, Heft 7, S. 669ff.
- 21 Vgl. dazu D. Ellmers: *Development and usage* (wie Anm. 20), S. 53ff.; K.-H. Ludwig: Technik im hohen Mittelalter zwischen 1000 und 1350/1400. In: *Propyläen-Technikgeschichte*, Bd. 2: *Metalle und Macht*, hrsg. von W. König. Frankfurt a.M./Berlin 1992, S. 166f.; M. Matheus, *Flußhäfen und ihre Hebewerke* (wie Anm. 20), S. 95f.
 - 22 Zu den Wippen vgl. D. Ellmers: *Development and usage* (wie Anm. 20), S. 47f.; D. Ellmers: *Hafenanlagen in Stade*. In: *Auf den Spuren des alten Stade*, hrsg. von J. Bohmbach, T. Lüdecke, G. Mettjes. Stade 1986, S. 56; K.-H. Ludwig (wie Anm. 21), S. 165.
 - 23 Bezüglich der Aufstellung einer solchen Triangel auf Bremens Uferhafen an der Schlachte vgl. U. Weidinger (wie Anm. 16), S. 469.
 - 24 Vgl. D. Ellmers: *Kran und Waage am Hafen*. In: »Vom rechten Maß der Dinge«. *Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte*. Festschrift für Harald Witthöft zum 65. Geburtstag, hrsg. von R.S. Elkar, C. Neutsch, K.J. Roth und J.H. Schawacht. St. Katharinen 1996, S. 145-165.
 - 25 Zu den Winden vgl. D. Ellmers: *Development and usage* (wie Anm. 20), S. 49ff.; D. Ellmers: *Mittelalterliche Hafeneinrichtungen am Rhein*. In: *Beiträge zur Rheinkunde* 33, 1981, S. 44; D. Ellmers: *Von der Schiffslände zum Hafenbecken* (wie Anm. 17), S. 15.
 - 26 Vgl. J. Kass und D. Varga (wie Anm. 15), Kap. 5.
 - 27 Vgl. D. Ellmers: *Development and usage* (wie Anm. 20), S. 50; D. Ellmers: *Von der Schiffslände zum Hafenbecken* (wie Anm. 17), S. 15f.; J. Rath: *Arbeit im Hamburger Hafen. Eine historische Untersuchung*. (= *Hamburger Studien zur Geschichte der Arbeit*, Bd. 1). Hamburg 1988, S. 124ff.
 - 28 Vgl. G. Jedlicka (wie Anm. 4), S. 137.
 - 29 Vgl. dazu auch J. Kass und D. Varga (wie Anm. 15), Kap. 5.
 - 30 Vgl. U. Weidinger (wie Anm. 16), S. 419ff.
 - 31 Vgl. dazu auch D. Ellmers: *Von der Schiffslände zum Hafenbecken* (wie Anm. 17), S. 18f.
 - 32 Vgl. G. Jedlicka (wie Anm. 4), S. 139.
 - 33 Vgl. dazu J.A. van Houtte: *Anvers aux XVe et XVIe siècles: expansion et apogée*. In: *Annales. Economies, Sociétés, Civilisations* XVI, 1961, S. 248-278; J.A. van Houtte: *Die niederländische Umwelt Pieter Bruegels*. In: O. von Simson, M. Winner (wie Anm. 14), S. 30f.; G. Jedlicka (wie Anm. 4), S. 78-85; H. van der Wee: *The growth of the Antwerp Market and the European Economy (fourteenth-sixteenth centuries)*. 3 Bde. The Hague 1963.
 - 34 Zu den Beziehungen der Hanse nach Antwerpen vgl. R. Häpke: *Der deutsche Kaufmann in den Niederlanden*. (= *Pfingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins* 7). Leipzig 1911, S. 40-53.
 - 35 Der florentinische Geschichtsschreiber Francesco Guicciardini, der das Antwerpen jener Zeit ausführlich beschrieben hat, berichtet, daß die Schelde bei Antwerpen mehr als 500 Ellen breit und etwa 200 Ellen tief war, so daß die größten Schiffe aller Herren Länder dort anlegen konnten. Vgl. G. Jedlicka (wie Anm. 4), S. 80.
 - 36 Bezüglich der Hafenverhältnisse Antwerpens im 16. Jahrhundert vgl. H. Kellenbenz: *Aufstieg und Krise des Hafens Antwerpen (bis 1650)*. In: H. Stob (wie Anm. 20), S. 146ff.; W. Brulez: *Les escales au carrefour des Pays-Bas, Bruges et Anvers (14e-16e siècle)*. In: *Recueils de la Société Jean Bodin* 32, *Les grandes escales, Première partie, Antiquité et Moyen-Age*. Brüssel 1974, S. 472ff.; H. Stettner: *Brander contra Schiffbrücke. Die Sperrung der Schelde und der Fall Antwerpens 1584/85 – auch ein Stück Quellen- und Literaturgeschichte*. In: *DSA* 23, 2000, S. 254f.
 - 37 Tatsächlich läßt Bruegel auf seinem Gemälde »Zwei Affen« (1562) den Betrachter durch einen Fensterausschnitt hindurch einen – allerdings recht verschwommenen, undeutlichen – Blick auf Stadt und Hafen Antwerpen sowie das breite Flußpanorama der Schelde werfen. Vgl. dazu auch R.-M. und R. Hagen (wie Anm. 4), S. 22f.; G. Jedlicka (wie Anm. 4), S. 123ff.
 - 38 Vgl. E. Berckenhagen (wie Anm. 13), S. 192f.
 - 39 Zu den frühmittelalterlichen Schiffsländen vgl. D. Ellmers: *Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt* (wie Anm. 17), S. 123ff.; D. Ellmers: *Hafentechnik und ihre Bedeutung für die Siedlungsgenese*. In: *Berichte zur deutschen Landeskunde* 52, 1978, S. 178f.
 - 40 Vgl. K. Schietzel: *Hafenanlagen von Haithabu*. In: *Archäologische und naturwissenschaftliche Untersuchungen an Siedlungen im deutschen Küstengebiet*, Bd. 2, hrsg. von H. Jankuhn, K. Schietzel, H. Reichstein. Weinheim 1984, S. 184-191.
 - 41 Vgl. D. Ellmers: *Hafentechnik und ihre Bedeutung für die Siedlungsgenese* (wie Anm. 39), S. 180f.
 - 42 Vgl. dazu M. Winner (Hrsg.): *Pieter Bruegel d.Ä. als Zeichner. Herkunft und Nachfolge*. Berlin 3. Auflage 1975, Abb. 220 (»Hafenstadt mit Fischmarkt«) und Abb. 221 (»Dorf am Fluß mit Brücke«) sowie S. 97f.
 - 43 Vgl. D. Ellmers: *Warenumschatz zwischen Schiff und Wagen im Wasser*. In: *DSA* 6, 1983, S. 209-241.
 - 44 Der Transport von schweren Steinladungen mit verhältnismäßig kleinen, flachbodigen Lastkähnen war keineswegs ungewöhnlich. So wurde beispielsweise das für den Bau des Bremer Rathauses benötigte Steinmaterial Anfang des 15. Jahrhunderts von den Steinbrüchen des Weserberglandes auf den wesertypischen Flußschiffen, den sog. Eken,

- nach Bremen verschifft. Vgl. D.R. Ehmck und H.A. Schumacher: Das Rathaus zu Bremen. In: Bremisches Jahrbuch 2, 1866, S. 272ff.
- 45 Vgl. dazu auch J. Kass und D. Varga (wie Anm. 15), Kap. 6.
- 46 Vgl. dazu D. Ellmers: Die Verlagerung des Fernhandels vom öffentlichen Ufermarkt in die privaten Häuser der Kaufleute. In: Lübecker Schriften für Archäologie und Kulturgeschichte 20, 1990, S. 105.
- 47 Vgl. dazu auch R.-M. und R. Hagen (wie Anm. 4), S. 18; G. Jedlicka (wie Anm. 4), S. 139; J. Kass und D. Varga (wie Anm. 15), Kap. 1-3.
- 48 Zu den Aufgaben des sog. Wikgrafen von Haithabu, der auch für den Hafenbetrieb zuständig war, vgl. H. Jankuhn: Haithabu. Ein Handelsplatz der Wikingerzeit. 5. Aufl. Neumünster 1972, S. 178f. – Zum Stader Marktvogt vgl. D. Ellmers: Hafenanlagen in Stade (wie Anm. 22), S. 50.
- 49 Diese von Detlev Ellmers in die Diskussion eingeführte Wortschöpfung ist eine Nachbildung des in einer Londoner Urkunde von 889 belegten Quellenterminus »ripa emtorialis«. Vgl. Cartularium Saxonicum: a collection of Charters relating to Anglo-Saxon History, hrsg. von W. Birch. London 1887, Nr. 561, 577, 578; D. Ellmers: Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt (wie Anm. 17), S. 225.
- 50 Vgl. dazu D. Ellmers: Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt (wie Anm. 17), S. 212-226; U. Weidinger (wie Anm. 16), S. 68ff.
- 51 Vgl. D. Ellmers: Archäologischer Kommentar zu dem Gedicht des Venantius Fortunatus über seine Moselreise. In: Andernach im Frühmittelalter, Venantius Fortunatus. Andernach 1988, S. 25-68; D. Ellmers: Der mittelalterliche Hafen von Lehe. In: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 62, 1983, S. 45-71; D. Ellmers: Die Bedeutung der Friesen für die Handelsverbindungen des Ostseeraumes bis zur Wikingerzeit. In: Emden Jb 66, 1986, S. 5-64; D. Ellmers: Hafenanlagen in Stade (wie Anm. 22), S. 47ff.
- 52 Vgl. die diesbezüglichen Belegstellen bei D. Ellmers: Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt (wie Anm. 17), S. 213, Anmerkungen 688-690.
- 53 Zur Behandlung schiffahrtsbezogener Thematik in der Literatur vgl. auch E. Berckenhagen: Schifffahrt in der Weltliteratur. Ein Panorama aus fünf Jahrtausenden. (= Schriften des DSM 40). Hamburg 1995.
- 54 Ich zitiere im folgenden nach der Ausgabe im S. Fischer Verlag: Thomas Mann. Gesammelte Werke in Einzelbänden. Frankfurter Ausgabe, hrsg. von P. de Mendelssohn: Joseph und seine Brüder III. Joseph in Ägypten. Frankfurt a.M. 1983.
- 55 Tatsächlich befanden sich unter den Fundgegenständen des mittelalterlichen Lübecker Ufermarktes neben Relikten des Handelsbetriebs u.a. auch eine Maultrommel und eine Knochenflöte, die deutlich machen, daß diese Ufermärkte zugleich auch Stätten der Vergnügung, der Muße und der allgemeinen Kommunikation waren. Vgl. dazu M. Gläser: Der Lübecker Hafen des 12. und 13. Jahrhunderts. In: Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde 69, 1989, S. 59ff.
- 56 M. Kluge und R. Radler: Hauptwerke der deutschen Literatur. Darstellungen und Interpretationen. München 1974, S. 549.
- 57 Vgl. dazu W. Vogel: Ein seefahrender Kaufmann um 1100. In: Hansische Geschichtsblätter 18, 1912, S. 239-248.
- 58 Conrad Ferdinand Meyer. Sämtliche Werke, hrsg. von R. Faesi, Bd. 1. Berlin, S. 50.
- 59 Wenn nicht alles täuscht, findet sich in Meyers 1877 erschienener Novelle »Der Schuß von der Kanzel« ebenfalls, zumindest andeutungsweise, der Hinweis auf einen – diesmal am Züricher See gelegenen – Ufermarkt. Dort heißt es: *Auf und nieder war der ganze See mit gewölbten Segeln bevölkert; denn es war Sonnabend und die Schiffe kehrten von dem gestrigen städtischen Wochenmarkte heim.* Vgl. Conrad Ferdinand Meyer (wie Anm. 58), Bd. 3, S. 78.
- 60 Vgl. dazu H.-W. Goetz: Proseminar Geschichte: Mittelalter. Stuttgart 2000, S. 28f.
- 61 Vgl. Th. Schieder: Geschichte als Wissenschaft. Eine Einführung. München/Wien 1965, S. 113f.
- 62 Vgl. Th. Schieder (wie Anm. 61), S. 116ff.

Pieter Bruegel, Thomas Mann, Conrad Ferdinand Meyer: Historical port forms as mirrored by the fine arts and literature

Summary

Ships, the sea and the coast have always been popular pictorial motifs, even if marine painting did not become established as an independent genre until the end of the sixteenth century in the Netherlands. Among the painters for whom maritime motifs played an important role even earlier is Pieter Bruegel the Elder (1525/30-1569), the greatest Netherlandish painter of the sixteenth century. In this context, the grandiose harbour view in Bruegel's painting "The Tower of Babel" (1563) is particularly worthy of mention, as two different phases of harbour development are juxtaposed here: on the one hand the wharf, entirely void of dock constructions, a relic from the earliest stages of harbour development and still prevalent in the Early Middle Ages, on the other hand the harbour of the Late Middle Ages / Early Modern Times, dominated as it was by the shoreline quay with its typical cargo-handling gear (heavy-duty crane, whip-and-skid devices, winches). While the harbour facilities of Antwerp – where Bruegel lived and worked for many years – will have served him as a model for quayage in the highly developed form of a well-fortified fortress, the rural environment of his native Flanders will have provided him with a wealth of visual aids for the more primitive harbour form, the wharf.

Excellent descriptions of historical harbour types are now and then to be found in fictional literature. Thomas Mann (1875-1955) for example, in his novel cycle *Joseph and his Brothers* (1948), or Conrad Ferdinand Meyer (1825-1898) in his novel *Jürg Jenatsch* (1874) both brought the shoreline market to life, an archaic harbour form in which the harbour and the market are an indivisible unit, both spatially as well as operationally. Both market scenes take place in out-of-the-ordinary times and places: In Thomas Mann's trilogy the setting is provided by the Upper Egyptian pharaoh city of Thebes in the middle of the second millennium B.C., in C.F. Meyer's work it is Lake Como on the southern edge of the Alps at the beginning of the Thirty Years' War. By dint of their exceptional powers of intuition, both authors succeed in staging the characteristic atmosphere of a typical waterside market with great mastery.

Each in his own way and with his own artistic means, Pieter Bruegel the Elder, Thomas Mann and Conrad Ferdinand Meyer all created concordant images of certain specific historical harbour forms – the wharf, the waterside market, the Early Modern shore quay. While artistic designs such as these cannot replace the precise methods of science, they are nevertheless capable of making a welcome contribution to the vivid visualisation of historical harbour development.

Pierre Bruegel, Thomas Mann, Conrad Ferdinand Meyer. Formes historiques de ports représentées dans les beaux-arts et la littérature

Résumé

Les navires, la mer et la côte constituent depuis longtemps des motifs iconographiques appréciés, même si la peinture de marine, en tant que genre artistique à part entière, ne s'est développée qu'à la fin du 16^{ème} siècle aux Pays-Bas. Parmi les peintres pour lesquels les motifs maritimes jouèrent déjà auparavant un rôle important dans leur œuvre, se trouve entre autres le plus célèbre peintre néerlandais du 16^{ème} siècle, Pieter Bruegel, dit le Vieux (1525/30-1569). La perspective grandiose du port dans le tableau «La construction de la tour de Babel» (1563) mérite

une attention toute particulière, car ici sont représentées, l'une à côté de l'autre, deux étapes différentes du développement du port: présent dès le début du développement des ports et encore largement en service au début du Moyen Âge, un débarcadère sans aucune construction portuaire, et, dominant l'aspect des ports à la fin du Moyen Âge et au début des Temps Modernes, un môle sur la rive, avec ses engins typiques de transbordement (grue d'armement, cartahu, treuils). Tandis que le quai agrandi en forteresse devait probablement représenter le port d'Anvers, ville dans laquelle il a travaillé de longues années, Bruegel trouva dans la campagne flamande de son enfance de nombreuses scènes dont il a pu s'inspirer pour reconstituer la forme primitive du débarcadère.

Des descriptions réussies de ports historiques se retrouvent également dans la littérature. Comme chez Thomas Mann (1875-1955), dans son cycle romanesque «Joseph et ses frères» (1948), ou chez Conrad Ferdinand Meyer (1825-1898) dans son roman «Jürg Jenatsch» (1874), qui firent revivre sous leur plume la forme portuaire archaïque du marché sur la rive, dans laquelle port et marché forment une unité inséparable, aussi bien sur le plan espace que sur celui de l'organisation. Les deux scènes du marché sur le quai se situent à des périodes et dans des lieux inhabituels : dans la tétralogie de Thomas Mann, au milieu du deuxième siècle avant Jésus-Christ dans la ville des pharaons de Haute-Égypte, à Thèbes, et chez Conrad Ferdinand Meyer, elle se situe au début de la guerre de Trente Ans, à l'extrémité sud des Alpes, au bord du lac de Côme. Grâce à une faculté intuitive d'identification, les deux auteurs réussissent de façon éclatante à mettre en scène l'atmosphère caractéristique d'un marché typique sur un quai.

Pieter Bruegel le Vieux, Thomas Mann et Conrad Ferdinand Meyer ont reconstitué, chacun à sa manière et avec ses propres moyens artistiques, une image juste de différentes formes historiques de ports – le débarcadère, le marché sur la rive, le môle des Temps Modernes. Bien que leurs esquisses artistiques ne puissent pas remplacer les méthodes scientifiques exactes, elles peuvent toutefois apporter leur contribution à une représentation concrète du développement historique des installations portuaires.